



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique

RENFORCER LA LUTTE CONTRE LA MENACE INTERNE DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE

[Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela et appuyée par la Bolivie (État plurinational de), la Colombie, le Costa Rica, l'Équateur, le Panama, la République dominicaine et l'Uruguay]²

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Parmi les mesures visant à prévenir les actes d'intervention illicite dans le secteur de l'aviation civile figurent celles qui contribuent à atténuer les risques liés à la menace interne. Dans le Plan de l'OACI pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), les auteurs ont noté la nécessité de revoir les mesures concernant le personnel dans le cadre de l'action entreprise afin de renforcer la sensibilisation et la réponse au risque. Outre les orientations techniques fournies par l'OACI dans ce domaine, il serait utile que les États disposent de diverses possibilités d'assistance qui leur permettent d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des mécanismes de prévention visant à lutter contre la menace interne.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations continues dans la présente note de travail ;
- b) demander au Conseil de concevoir et de mettre en place des activités d'assistance à l'intention des États membres [par ex : ateliers, cours, séminaires, trousse de mise en œuvre (iPack) ou tout autre mécanisme d'assistance technique] aux fins de détection, d'évaluation et de mise en œuvre de mesures visant à lutter contre la menace interne dans l'aviation civile.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sûreté et facilitation.
<i>Incidences financières :</i>	Il est proposé que les activités visées dans la présente note soient financées au titre du budget-programme ordinaire du triennat en cours et/ou par des contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Annexe 17 – <i>Sûreté de l'aviation</i> Doc 10118, <i>Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)</i> Doc 10108, <i>État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile</i>

¹ Version espagnole fournie par la République bolivarienne du Venezuela.

² États membres de la région Amérique du Sud et de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) : Argentine, Aruba (Royaume des Pays-Bas), Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

1. INTRODUCTION

1.1 En matière de sûreté de l'aviation, on se concentre traditionnellement sur les risques qui menacent les passagers et les autres clients du secteur, par exemple les destinataires de fret ou de courrier. En revanche, on met peu l'accent sur la supervision et l'atténuation des risques que représente le personnel du secteur aéronautique. Une fois leur recrutement approuvé, les employés du secteur sont généralement réputés « fiables » et se voient ainsi accorder un accès quasi illimité aux infrastructures aéronautiques, aux aéronefs, aux informations et aux systèmes essentiels.

1.2 Au fil du temps, on a vu dans diverses affaires des membres du personnel d'un aéroport, d'une administration ou d'une compagnie aérienne utiliser leur accès et leur connaissance des procédures de sûreté pour commettre des infractions, voire des actes d'intervention illicite. Les incidents en question peuvent relever de l'infraction mineure, du crime organisé, du terrorisme, de la contrebande, de la violence sur le lieu de travail, de la traite des êtres humains, des cybermenaces, etc.

1.3 En vertu des normes et pratiques recommandées figurant dans l'Annexe 17, les États contractants sont tenus d'élaborer et d'appliquer des mesures de sûreté pour prévenir les actes d'intervention illicite dans le secteur de l'aviation civile et remédier aux éventuelles vulnérabilités. On relèvera parmi ces mesures celles qui contribuent à atténuer les risques liés à la menace interne, telles que vérification des antécédents, procédures de sélection, formations de sensibilisation à la sûreté, formations destinées au personnel d'inspection-filtrage de sûreté, etc.

2. ANALYSE

2.1 Au chapitre des activités associées aux résultats prioritaires définis dans le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), les auteurs du plan ont noté la nécessité de tenir compte des avis de risque et des orientations en matière de menace interne pour revoir les mesures de sûreté concernant le personnel dans le contexte de l'action entreprise afin de renforcer la sensibilisation et la réponse au risque.

2.2 Dans le GASeP, il est aussi recommandé que les États examinent l'adéquation des mesures actuelles pour faire face à la menace interne, notamment tout ce qui concerne la vérification des antécédents, les mesures physiques, la formation et la sensibilisation et les mécanismes de communication des renseignements ; on devrait ensuite, sur cette base, introduire des mesures là où il convient dans les programmes nationaux de sûreté de l'aviation.

2.3 Les protocoles d'évaluation des risques proposés par l'OACI (*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile*, Doc 10108 – Diffusion restreinte) prennent en considération le type de vulnérabilité que représentent les agents internes, et il est recommandé aux États de réaliser de manière similaire leurs propres évaluations des risques pour la sûreté.

2.4 Il importe de prendre plus au sérieux ces vulnérabilités internes étant donné qu'on parle là d'agents qui ont accès aux systèmes de sûreté et ont davantage l'occasion que les passagers ou les autres membres du personnel d'en perturber d'une façon ou d'une autre le fonctionnement.

2.5 Un des appendices du Doc 10108 (Diffusion restreinte) contient des orientations en matière de menace interne, qui comportent une approche pour l'évaluation des risques afférents à la menace interne et des mesures visant à les atténuer quand ils sont décelés.

3. CONCLUSION

3.1 Le fait que les États élaborent et mettent en œuvre des mécanismes adéquats en vue de détecter, évaluer et atténuer d'éventuelles menaces internes est un aspect important de la sûreté de l'aviation. L'OACI devrait aider les États en concevant et en mettant à la disposition de ces derniers une série d'activités ou un mécanisme d'assistance technique leur permettant de renforcer leur capacité d'action dans ce domaine.

— FIN —